A Monsieur H. Poinca
de l'Académie fra
très humble homma

Georges Darmen
2/11/08

CONFÉRENCE

SUR LE

CHEMIN DE FER TRANSLAPON

LA LAPONIE ÉCONOMIQUE & PITTORESQUE

Par M. Georges PARMENTIER

Professeur d'anglais au lycée Henri-Martin — Secrétaire général de la Société de Géographie de Saint-Quentin

Lauréat des Sociétés de Géographie et du Conservatoire National des Arts et Métiers



ROUEN

IMPRIMERIE E. CAGNIARD (Léon GY, successeur)

Rues Jeanne-Darc, 88, et des Basnage, 5

—

1908

Extrait du Bulletin de la Société normande de Géographie

(2e Cahier de 1908 — pp. 61-85)

Séance publique ordinaire du samedi 15 février 1908

Présidence de M. Ernest LAYER, président

LE CHEMIN DE FER TRANSLAPON

LA LAPONIE ÉCONOMIQUE ET PITTORESQUE

Conférence de M. Georges PARMENTIER
Professeur d'anglais au lycée Henri-Martin, Secrétaire général de la Société de Géographie de Saint-Quentin.
Lauréat des Sociétés de Géographie et du Conservatoire National des Arts et Métiers.

ALLOCUTION DU PRÉSIDENT

Mesdames, Messieurs,

En vous présentant le Conférencier distingué qui a bien voulu répondre à notre appel, j'éprouve le plaisir de vous présenter un compatriote, car M. Georges Parmentier, issu d'une vieille famille normande, est né à Rouen.

Dès ses débuts dans l'Université, M. Parmentier avait fait une première conférence à Bourges en 1890, puis, appelé à remplir ses fonctions de professeur aux colonies, il ne reprit la parole en public, qu'à son retour, douze ans après.

Mais notre concitoyen, dirais-je, puisque c'est un normand, comme nous, ne se borna pas à écrire, il se montra homme d'action. C'est ainsi qu'à la Guadeloupe, il contribua au tracé d'une route stratégique, ouverte à travers la forêt vierge, pour relier la Basse-Terre à la Pointe-à-Pitre ; il découvrit même dans le cours du fleuve « le Galion », un passage guéable pour les troupes, qui reçut le nom de : « Gué Parmentier ».

Rentré en France, M. Parmentier, nommé professeur au lycée de Laon, éprouva le désir, après avoir connu les régions tropicales, de visiter le Nord ; c'est ainsi qu'il parcourut l'Islande et rencontra le docteur Charcot aux îles Féroé.

Nommé à Saint-Quentin après son mariage, il résolut, avec Mme Parmentier, comme lui, agrégée de l'Université et professeur d'anglais au lycée de jeunes filles de Saint-Quentin, de passer les vacances en Scandinavie.

Nos compatriotes donnèrent des conférences très appréciées à l'Université d'Upsal ; celles de Mme Parmentier sur l' « Education des femmes en France » eurent un succès tel, qu'elle fut invitée à les donner dans les principales villes de Suède et de Norwège.

Récemment, M. Parmentier a publié dans la « *Revue Diplomatique* », un travail sur le « Divorce scandinave », qui lui a valu une lettre de félicitations de S. M. le Roi de Suède.

Aujourd'hui, nous allons entendre une conférence récemment applaudie à la Société de Géographie de Paris.

Nous sommes impatients de suivre, grâce à M. Parmentier, le tracé du chemin de fer Translapon ; je le prie de bien vouloir, en prenant la parole, nous faire jouir de ses observations et nous faire partager ses impressions.

CONFÉRENCE

Monsieur le Président,

Aucune offre ne pouvait m'être plus agréable que d'être autorisé à prendre la parole, pour la première fois à Rouen, au nom de la Société normande de Géographie, puisque j'ai l'honneur et le plaisir d'être né en cette ville ; et de tout mon cœur, je vous remercie, Monsieur le Président, de l'honneur que vous avez bien voulu me faire.

Mesdames, Messieurs,

S'il existe en Europe un pays encore très imparfaitement connu, un pays dont le nom seul évoque à l'imagination un séjour d'humanité mystérieuse et légendaire, c'est bien la Laponie.

La Laponie est restée pendant des siècles, en dehors du vaste cercle des explorations scientifiques. Toutefois, il est remarquable que les rares voyageurs qui l'ont visitée ont presque tous été des célébrités.

C'est le poète français Regnard qui, le premier, l'a visitée ; puis, ce furent Maupertuis, Celsius, Linné et, au commencement du siècle dernier une femme, qui eut son heure de célébrité, Mme Léonie d'Aunet. Elle

accompagnait Xavier Marmier à bord de la corvette « La Recherche » dans son expédition au Spitzberg. Mme Léonie d'Aunet a relaté les impressions de son voyage dans un beau livre qu'elle a intitulé « Voyage d'une femme au Spitzberg ».

En 1877, un de nos plus éminents académiciens, M. Albert Vandal, recommença avec succès le voyage de Regnard. Enfin de nos jours, en dehors des touristes, trop rares encore dans ces régions, il y a des ingénieurs qui se rendent en Laponie pour étudier les mines et, parmi eux, il faut citer l'éminent mathématicien M. Poincaré, qui se rendit de Stockolm à Narvik avec Nordenskjöld, au mois d'août 1905.

Regnard ne nous a laissé, dans son « Voyage en Laponie » qu'une charmante mystification sur les mœurs des Lapons et surtout des Lapones. Mais son ouvrage, extrêmement intéressant, attachant même, n'a malheureusement aucune valeur documentaire.

De son côté Mme Léonie d'Aunet a fait preuve, dans son ouvrage, d'une très grande acuité de regard. Toutefois, ce n'est encore qu'un récit d'aventures personnelles dans la partie assurément la plus sauvage, mais aujourd'hui la moins intéressante de la Laponie.

Si M. Albert Vandal retournait en Laponie, il abandonnerait sans doute la « Karriole » pour prendre le chemin de fer Translapon et, au lieu de ce désert, inhabité de son temps parce qu'il paraissait inhabitable, il verrait un pays prospère où l'immigration suédoise, favorisée par l'exploitation des mines de fer, les plus riches du monde, refoule de plus en plus les Lapons vers les montagnes septentrionales.

Qu'est-ce donc que la Laponie ?

La Laponie, étymologiquement parlant, c'est le pays habité par les Lapons, mais il existe des Lapons en Russie, en Finlande et en Norvège, et les territoires qu'ils occupent ne portent pas ce nom.

La Laponie proprement dite ou « Lappland » est située au Nord de la Suède où elle ne constitue pas, comme on serait tenté de le croire, une circonscription politique, mais une simple division géographique.

La Suède est divisée en trois groupes de provinces (Landskap) : le « Svealand », au Sud ; le « Götaland », au S.-O. ; le « Norrland », le plus vaste, au Nord. Chaque « landskap » se subdivise lui-même en « län » ou départements.

La Laponie occupe la partie septentrionale du Norrland. Elle a pour limites : à l'Ouest, les Alpes Scandinaves; au Nord, la Norvège (Tromsö ant

et Finmark) ; à l'Est, le Vesterbottenlän ; au Sud, le Jemtland et l'Angermanland. Elle s'étend donc entre le 64° et le 68°. Elle dépend administrativement du Norrbottenlän et du Vesterbottenlän et c'est ainsi que les Lapons, tribu nomade et sauvage, se trouvent être citoyens suédois ([1]).

On comprend que sur une pareille étendue la Laponie ne puisse présenter un caractère homogène. Tandis que la partie Sud rappelle les provinces voisines avec leurs grands fleuves, leurs immenses et sombres forêts de pins, la partie Nord au contraire, à cause de la rareté de la terre végétale, à cause aussi du climat polaire, prend un tout autre aspect. Les deux grands fleuves qui la traversent, le Kalix et le Tornéa, roulent leurs eaux mornes, tantôt à travers des plaines, tantôt à travers des montagnes abruptes et dénudées, ou encore dans des marécages où pullullent en été les moustiques. Le sol n'est qu'un chaos de pierres en blocs énormes qui semblent avoir été jetées là dans un accès de fureur dévastatrice et portent dans leurs stries la profonde empreinte des glaciers disparus.

Soudain, cette terre en apparence hostile à l'homme est devenue le séjour d'un labeur incessant et fécond, et la fée qui a opéré ce changement, c'est l'Industrie.

La Laponie repose en effet sur des assises de métal. On vient de découvrir non loin du lac de Torne, près d'Abisko, des mines d'or qui seront bientôt exploitées. Mais la grande richesse de la Laponie, c'est le fer.

Il y a une montagne de fer : le Sulitelma (1877 m.) et une autre, le Sarrjektjäkko (2.125 m.), non loin de la frontière norvégienne, c'est-à-dire dans les Alpes Scandinaves. Malheureusement les communications sont encore difficiles et on est obligé de renoncer provisoirement à leur exploitation. Chaque année on découvre de nouveaux gisements. Toutefois les mines de fer en exploitation suffisent largement aux besoins actuels, on les considère même comme inépuisables. Non seulement elles sont les plus vastes du monde, mais elles sont encore les plus riches, leur pourcentage atteignant jusqu'à 80 °/o de métal pur.

Les centres miniers les plus importants sont ceux de Gellivare, de Kirunavara et de Luossavara, tous trois situés au-delà du cercle polaire arctique ([2]).

Lorsqu'on a voulu exploiter la mine de Gellivare, on s'est préoccupé naturellement des moyens possibles d'écouler le minerai. La voie naturelle

([1]) Voir Carte A.
([2]) Voir Carte B.

était de le diriger vers le port de Luleä et on construisit une ligne ferrée de 211 kilomètres de longueur de Gellivare à Luleä. Malheureusement, le port de Luleä gèle en hiver, immobilisant ainsi le trafic pendant plusieurs mois de l'année. Lorsque cette ligne, commencée en 1884, fut achevée en 1888, on s'occupa de la continuer vers Kiruna. Mais, comme cette ligne était destinée principalement au transport du minerai de Kiruna, la chose la plus importante fut de savoir vers quel côté on la dirigerait. On ne pouvait pas penser à Luleä pour deux raisons : d'abord parce que ce port gèle en hiver et ensuite parce que la ligne étant, comme presque toutes les lignes de Suède, à voie unique, il fallait à tout prix éviter l'encombrement.

La seule solution possible, — celle qui fut d'ailleurs immédiatement adoptée, — était de poursuivre la ligne du chemin de fer vers le N.-O. jusqu'à l'Océan Atlantique, à travers les Alpes Scandinaves. Précisément les côtes septentrionales de la Norvège qui reçoivent les émanations bienfaisantes du Gulf-Stream ne gèlent pas en hiver. Or, il existe à 170 kilomètres au N.-O. de Kiruna un fjord profond et bien abrité, l' « Ofoten fjord », qui réalisait les conditions désirées. Le port de Victoriahavn, situé à l'entrée de ce fjord et à 41 kilomètres seulement de la frontière norvégienne, où l'on ne voyait alors que quelques cabanes de pècheurs, fut choisi comme terminus de la ligne. On lui donna le nom de « Narvik » qui se trouve être aujourd'hui la ville la plus septentrionale du monde, desservie par un chemin de fer.

Les travaux commencés en 1898 furent achevés en 1903.

Le « Chemin de fer Translapon » était créé, chemin de fer d'intérêt surtout économique, reliant Luleä à Narvik par Gellivare et Kiruna, le Golfe de Bothnie à l'Océan Atlantique, sur une longueur de 481 kilomètres et servant, d'une part, au transport du minerai de Gellivare à Luleä et, d'autre part, au transport du minerai de Kiruna à Narvik.

Le « Chemin de fer Translapon proprement dit », c'est-à-dire la ligne Luleä-Narvik, se trouve relié avec Stockholm à l'embranchement de « Boden », situé à 36 kilomètres O. de Luleä. La Laponie est ainsi devenue accessible au tourisme ! Chaque année, en juillet et en août, la Compagnie des chemins de fer de Suède, d'accord avec la Compagnie des chemins de fer de Norvège, met en circulation un train de luxe, le « Laponie-Express », qui, sur un parcours total de 1581 kilomètres, part trois fois par semaine de Stockholm (et trois fois en sens inverse) traverse la Suède dans toute sa longueur et la Laponie dans toute sa largeur, pour aboutir en 36 heures au

port norvégien de Narvik, au-delà du cercle polaire arctique, sur les confins de l'Océan Glacial.

Disons dès maintenant qu'un petit tronçon de ligne partant de Boden, aboutit à Morjärv et sera bientôt prolongé jusqu'à Torneä, pour réunir la ligne de Laponie avec celle de Finlande.

Nous verrons tout à l'heure l'importance de ce dernier petit tronçon qui probablement sera achevé dans un an.

C'est, Mesdames et Messieurs, le voyage de Stockholm à Narvik que nous allons faire ensemble ce soir. Nous partirons de Stockholm, nous franchirons les grands fleuves et les immenses forêts de pins et de bouleaux pour arriver dans les régions du soleil de minuit, et aboutir en 36 heures, au port de Narvik, à 1581 kilomètres de notre point de départ.

*
* *

Puisque nous sommes à Stockholm, permettez-moi de vous présenter la sympathique figure du roi de Suède Oscar II qui, malheureusement, vient de mourir. Je ne puis le faire sans me rappeler que j'eus l'honneur d'être reçu à Gothembourg par Sa Majesté, à bord de son yacht « Le Drott ». C'était au mois d'août 1905, en pleine crise scandinave. Le Roi, très affecté de la séparation de la Norvège, me dit : « Il faut faire aimer la Suède, dans la patrie de Bernadotte », et je suis fier de faire ici son éloge et de réaliser, ce soir, la promesse que j'ai faite au roi de Suède.

Au cours de cette entrevue, je croyais voir un père de famille à qui son fils devenu majeur, vient dire : « Père, je veux quitter la maison paternelle ». Et le Roi semblait répondre : « Va, mon enfant, je ne puis te retenir et t'obliger à rester, mais quelle que soit ta destinée — que je souhaite heureuse, — souviens-toi toujours que je t'ai beaucoup aimé » !

C'est pourquoi le Roi de Suède ne déclara pas la guerre à la Norvège révoltée.

Messieurs, je ne suis pas un homme politique — et je le regrette — mais dans toutes les assemblées où j'ai l'honneur de parler de la Suède, j'exprime le vœu que l'histoire, toujours impartiale et juste dans ses appréciations posthumes, accorde le beau nom de Pacifique à ce Roi magnanime qui a compris, dans sa haute sagesse, dans son sublime et héroïque désintéressement, que lorsqu'un peuple est arrivé par son intelligence, par son travail, par son activité, par son commerce, son industrie, son essor économique, à la plénitude de sa conscience nationale, ce peuple a le droit, le

droit imprescriptible, à un certain moment de son histoire et de son évolution, de se libérer d'une tutelle étrangère et de choisir librement le gouvernement qui lui convient, république ou monarchie !

Messieurs, je salue Oscar II le Pacifique !

Sa Majesté, Gustave V, fils d'Oscar II, continuera certainement les traditions de son père. Sa sympathie pour la France nous la connaissons déjà, puisqu'il a envoyé dernièrement une mission avec l'ordre de notifier au gouvernement français son avènement au trône.

Toutefois, on dit : que ne dit-on pas ? que la Suède après avoir donné longtemps des preuves de sa sympathie pour la France se tourne maintenant vers l'Allemagne.

Cela peut être vrai, mais il faut que nous sachions nous résoudre à l'inévitable. La Suède est un pays de terrasses qui s'incline géographiquement et commercialement vers l'Allemagne. Celle-ci est devenue sa principale cliente, depuis l'exploitation en grand de ses mines de fer. Tous les mois il y a des bateaux qui sont envoyés à Luleä par l'usine Krupp et qui rapportent le minerai de fer à Stettin. Il paraît, par conséquent, assez naturel, que la Suède entretienne avec l'Allemagne des relations plus suivies qu'avec tout autre pays. Devons-nous en conclure que la France y perd son prestige ?

Est-ce que nous n'avons pas des qualités qui nous font aimer et même rechercher ? Est-ce qu'un Français, surtout une Française ne laissent pas derrière eux quelque chose de fin, de délicat et de subtil, qu'on pourrait appeler le parfum de leur passage ? N'avons-nous pas, à défaut de l'activité de notre industrieuse voisine, un admirable instrument de pénétration pacifique, notre belle langue française (il m'est particulièrement agréable d'en parler ici), alerte et joyeuse, claire et précise, droite et sincère, cette langue qui met pour ainsi dire une aigrette scintillante à toutes nos pensées... La langue, c'est le geste de la pensée et qu'est-ce que le geste de la pensée française, sinon un geste de fraternité et d'amour, de liberté et de justice ?

Ce serait un spectacle réconfortant que de voir, aux jours prochains, non seulement la Suède, où nous sommes aimés, mais tous les pays d'Europe, y compris peut-être l'Allemagne dans une certaine mesure, conquis par notre génie aimable, par notre belle langue française, par notre affabilité séculaire, se grouper fraternellement autour de la France; — mais

chacun conservant toujours son individualité propre et ses frontières intangibles, — se grouper, dis-je, dans un même sentiment de paix, de concorde, de solidarité, d'appui mutuel, de fraternité sinon d'amour, hélas ! pour nous libérer enfin de l'odieux cauchemar des guerres !

Eh bien, cette œuvre de rénovation européenne et d'émancipation généreuse, cette œuvre éminemment patriotique, éminemment pacifique, éminemment libératrice, ce sera, Messieurs, l'œuvre de l' « Alliance Française », qui s'impose la noble mission de répandre à travers le monde, la splendeur de notre génie, la beauté de notre langue et la générosité de nos idées !

*
* *

Il est sept heures du soir, le soleil du mois d'août s'incline vers la rive occidentale du lac Mœlar. Au-delà du Norrbro, pont sous les arches duquel les eaux douces du lac Mœlar se mêlent aux eaux salées de la Baltique, le Riksdag et l'Opéra dressent leur architecture imposante ; le Palais du Roi s'illumine de lueurs roses. Les chaloupes à vapeur, toutes blanches, longent les îles dont l'image renversée semble des bouquets livrés au hasard des flots.

Le train de Laponie va partir. Les voyageurs, tous étrangers, au nombre desquels on ne compte qu'un Français et une Française, regardent ce train qui, d'une traite, doit les emporter vers la région du soleil de minuit. Ils admirent la brune locomotive ; ils regardent avec étonnement le chauffeur et le mécanicien et se demandent comment des hommes habitués à manier les huiles et le charbon ne portent aucune souillure ni sur leurs vêtements, ni sur leurs mains. C'est en Suède en effet que les besognes les plus malpropres sont le plus proprement accomplies.

Le train de Laponie est extrêmement confortable. Voici un des trois wagons qui le composent. Le numéro que vous voyez est le numéro du wagon et non la désignation de la classe. Très bien suspendus, ces wagons sont très larges, avec couloirs et, ce que nous n'avons pas chez nous, des plates-formes, d'où l'on peut admirer à son aise les paysages.

Nous traversons d'abord une grande plaine. Au loin apparaît la silhouette du clocher de Denmark, village natal de Linné. C'est là que le prince Roland Bonaparte se rendit pour représenter la France au Jubilé de Linné. A l'occasion de cette fête, il reçut le titre de Docteur de l'Université d'Upsal.

Voici Upsal, calme et recueillie, sur les bords aimables de la Fyris ;

Upsal avec sa cathédrale gothique, qui doit nous être chère parce qu'elle fut construite par un français, Etienne de Bonneuil, au XIIIe siècle ; avec son Université, et sa célèbre bibliothèque, la « Carolina Rediviva » ; Upsal, foyer intellectuel de la Suède, gardienne fidèle et jalouse de nos plus chers trésors littéraires, où la vieille langue française du moyen âge demeure l'objet d'un culte passionné.

Voici un spécimen des gares que nous traversons. Elles sont en bois, assez coquettes.

Quelquefois le train s'arrête pour changer l'eau potable à la disposition des voyageurs. Une dame, une française précisément, est passablement intriguée par ce changement d'eau dans les carafes alignées sur le quai.

En France, nos maisons sont groupées autour du clocher et forment un village. Mais en Suède, elles s'espacent et semblent se fuir les unes les autres. Comme les anciens Germains, dont parle Tacite, les Scandinaves aiment l'isolement ; mais, ils savent aux heures du danger se réunir autour de leur roi pour défendre la patrie. Ainsi, nous traversons la Dalcarlie qui fut le berceau de l'indépendance suédoise. A défaut de ces groupes de maisons qui forment chez nous les villages, nous trouvons un groupe d'une dizaine de maisonnettes en bois, peintes en rouge, réhaussées de filets blancs aux angles et à la bordure des fenêtres. C'est ce qu'on appelle un « Gaard ». Ce n'est ni un village, ni une ferme, c'est à la fois les deux : ferme et hameau. Le « Gaard » s'établit au centre d'une exploitation forestière. Les habitants doivent se suffire à eux-mêmes. Toutes ces maisonnettes appartiennent à une famille qui emploie une colonie de serviteurs sous l'autorité absolue, mais toujours paternelle du chef. Chaque maisonnette à sa destination spéciale : l'une sert de salon, l'autre de salle à manger, une troisième de cuisine, de hangar, etc. C'est dans ces gaards qu'il faut se rendre pour voir les paysans dans leur costume national, car la mode de Paris a envahi la Suède, comme les autres pays, et à Stockholm on trouve très rarement le costume national.

A mesure que nous avançons le paysage devient plus grandiose, plus austère ; mais en même temps descend sur nous l'ombre de la nuit. Ne regardons pas la nature, admirons plutôt le ciel étoilé, car, demain, nous ne verrons plus les étoiles : nous serons entrés dans le séjour de la lumière perpétuelle.

*
* *

Nous nous réveillons dans la région des grands fleuves. Les principaux

sont : l'Indals'elf, avec sa chute morte et ses 36 « Marmites des Géants » ; l'Angerman'elf, avec ses torrents, ses radeaux de flottages, ses « Nipor », et son magnifique pont de cinq arches, dont la plus longue a 76^{m}40 et s'élève à 40^{m}50 au-dessus de l'eau ; l'Umeä, le Skellefteä, le Piteä et le Luleä.

Ces fleuves descendent des montagnes scandinaves. Les plus grands, ont une longueur de 450 à 500 kilomètres et vont se jeter dans le golfe de Bothnie. Ils sont alimentés par les lacs qu'ils traversent et qui leur servent de régulateurs au moment de la fonte des neiges. A cause des pentes rapides, ils présentent, sur tout leur cours, un caractère torrentiel. Leurs eaux, lorsqu'ils débordent, donnent des alluvions et forment des cascades merveilleuses qui permettent d'établir des scieries hydrauliques. A l'embouchure, se trouvent des villes extrêmement prospères qui portent leurs noms.

En même temps que nous entrons dans la région des fleuves, nous entrons dans les régions boisées.

Ces forêts n'ont pas toujours été exploitées. Au moyen âge, on ne se rendait compte que très imparfaitement de leur valeur et l'on ne se servait du bois que pour le chauffage. Plus tard, on alla chercher dans ces forêts les bois propres au gréement des navires. Les anglais avaient compris le profit qu'il y aurait pour eux à s'approvisionner en Suède. Lors du « Blocus Continental », ils allèrent chercher leurs bois dans l'Amérique du Nord, mais, en 1866, lorsque les droits furent abolis, l'exportation reprit ; les divers pays réclamèrent alors du bois scié. On établit donc sur les bords de ces fleuves des scieries hydrauliques et, plus tard, des scieries à vapeur. C'est à partir de ce moment que la ville de Sundswall prit une si grande extension. On sait que le port de Honfleur est surtout approvisionné par les bois qui viennent de Sundswall.

Voici quelques détails sur l'exploitation de l'industrie forestière. On abat les arbres, on scie les troncs, on les ébranche et on les laisse flotter à la dérive dans les fleuves. Des hommes, appelés « flotteurs », prennent ces troncs d'arbres avec des pics, les réunissent ensemble et forment des radeaux qu'ils abandonnent aux caprices des courants. Ces radeaux arrivent ainsi à la Compagnie d'exploitation des bois, où des hommes recueillent et les débitent. Ce système de transport, par flottage, est extrêmement économique. En même temps, il a le grand avantage d'améliorer le bois, car en séjournant dans l'eau, le bois suédois, déjà remarquable par l'absence de nœuds, n'a plus aucune trace de sève, ni de résine et devient pour ainsi dire incorruptible.

Au point de vue pittoresque, rien n'égale la beauté de ces fleuves de Suède, aux contrastes merveilleux, qui, tantôt s'épanouissent en nappes tranquilles, charriant docilement ces bois flottés, et tantôt, se précipitent en impétueuses cascades.

A mesure que nous avançons, nous avons besoin de charbon. Les locomotives n'étant pas suivies de tenders en Suède, il faut s'approvisionner en cours de route aux « Stations de Charbon ». Ce charbon est contenu dans des paniers et les hommes chargés de cette mission viennent décharger les paniers dans la locomotive.

La ligne est de plus en plus accidentée, car nous approchons des montagnes. Il y a des tournants extrêmement brusques et ce sont ces tournants brusques qui ont présenté tant de difficultés pour la construction de la ligne. Ils expliquent pourquoi, jusqu'à présent, les chemins de fer suédois sont à voie unique.

Un autre tournant de ligne : vous avez là déjà l'impression de ces montagnes avec, dans les creux, quelques éclairs de glaciers et de neiges.

Nous sommes en pays sauvage, n'ayant pas de ressources. On installe ces madriers le long de la voie pour remplacer des traverses.

La végétation disparaît de plus en plus. Plus loin on aperçoit de très grands glaciers.

Nous franchissons le cercle polaire à la station de « Polecirkeln » et nous entrons dans la zone du soleil de minuit.

Le voyageur què vous voyez là, près de la gare, enveloppé dans sa pélerine, n'est pas encore un Lapon ; c'est votre conférencier de ce soir.

* * *

« Gellivare », est certainement la ville la plus connue de la Laponie. Elle a une chapelle qu'on appelle la « Chapelle des Lapons » où Per Högström, l'apôtre de la Laponie, prêchait au XVIIIe siècle.

A côté de cette ville il y a une colline, le « Dundret », au sommet de laquelle le « Tourist-Club » suédois a installé un petit pavillon où l'on peut prendre des rafraichissements et d'où l'on peut contempler le soleil de minuit, du 5 juin au 11 juillet.

A 7 kilomètres au Nord, se trouve la mine de fer la plus anciennement exploitée de la Laponie. Le minerai s'étend sur 7 kilomètres, avec solution de continuité. Le minerai s'enfonce dans la montagne en filons perpendiculaires. Il est entièrement exporté vers le port de Luleä où se trouvent

les deux seuls hauts-fourneaux de la Suède qui fondent actuellement 80,000 tonnes de minerai par an [1].

Voici la mine Frederik. Elle n'est pas horizontale et c'est dans sa profondeur qu'il faut aller chercher le minerai. Une fois le minerai à jour, on le charge dans ces wagonnets pour le transporter jusqu'à Luleä.

Luleä est une très jolie ville. Elle est située au fond du golfe de Bothnie et s'allonge sur une presqu'île fort étroite, jusqu'à un tiers du fleuve qui est très large en cet endroit. La ville a une église dont le clocher gothique est fort remarquable. Elle a de plus des rues bien percées, qui rappellent assez les rues des villes de Finlande ou de Russie plutôt que les rues des villes suédoises. On y trouve des hôtels confortables, pourvus des installations modernes. Luleä est approvisionné par le chemin de fer qui vient toute l'année régulièrement de Stockholm et, pendant l'été, il y a un service de bateaux entre Stockholm et Luleä, desservant les ports intermédiaires et continuant leur route jusqu'à Haparanda.

Haparanda est célèbre par son observatoire météorologique. Elle est séparée par un pont de Torneä, autrefois ville suédoise, aujourd'hui propriété de la Russie et ville finlandaise.

Luleä est importante surtout par son port de Svartön. C'est à un kilomètre de la ville qu'arrive par wagons le minerai. Le minerai est déchargé au fur et à mesure des arrivages, et l'on forme ainsi des montagnes artificielles de minerai. Au moment de l'embarquement, il y a un excavateur qui pioche cette montagne et qui remplit les cales des navires, allemands pour la plupart, à destination de Stettin.

Voici, près de Luleä, une petite colline très abrupte, très caillouteuse, d'un accès extrêmement difficile, au sommet de laquelle s'élève un belvédère en bois, d'où l'on peut voir au mois de juin le soleil de minuit et au mois d'août le soleil couchant.

La presqu'île de Luleä s'allonge sur les eaux bleues du fleuve ; au milieu, le clocher de l'église dresse sa pointe élancée sur le ciel aux teintes mourantes ; au-delà, le fleuve étincelle, tandis que sur la crête des montagnes lointaines, on aperçoit encore la fine dentelure des sapins. En bas, les locomotives courtes et trapues remorquent sans repos les trains interminables vers les navires où le minerai se précipite dans les cales avec un fracas d'orage. Plus loin, le village de Svartön déploie, derrière les arbres

(1) Voir Appendice A.

sombres, son joli cortège de maisons rouges aux toits d'ardoise bleu. Enfin, sur les limites de l'horizon que le soleil embrase, au-delà d'un dédale d'îles, tremblant comme des ombres dans des flots de lumière, la mer et le ciel se confondent dans la même fournaise de flammes écarlates...

Revenons sur nos pas. Kirunavara! nom étrange dans sa sonorité sauvage. Il est composé de deux mots lapons, « Kiruna » qui signifie perdrix et « Vara » qui veut dire montagne.

En face de la montagne s'élève en amphithéâtre, sur une éminence rocheuse et boisée, la ville de Kiruna, dont la gare est située à 503 mètres d'altitude. Bâtie en 1901-1902, sur les bords du lac Luossajärvi, Kiruna, dont la fortune a suivi celle du chemin de fer, ne compte que six années d'existence. Elle présente un aspect souriant avec ses maisonnettes en bois accrochées aux flancs de la colline recouverte de bouleaux. Les rues n'y sont encore qu'à l'état d'ébauche; on y enfonce dans de larges ornières et les habitations sont plus généralement disseminées au hasard du terrain. Néanmoins, Kiruna possède un hôtel confortable, un quartier ouvrier convenablement aménagé qui appartient à la Compagnie des Mines et un tramway électrique à l'usage exclusif des mineurs.

Près de Kiruna se trouve la montagne de fer de Luossavara, propriété du Gouvernement suédois. Mais la montagne de fer, par excellence, celle qui jouit d'une réputation mondiale, se dresse en face de la ville, de l'autre côté du lac de Luossajärvi.

A la différence du minerai de Gellivare, qu'il faut aller chercher en grande partie dans les profondeurs du sol, le minerai de Kiruna se présente à « ciel ouvert ». Il occupe la partie centrale de la montagne; il s'étend sur une longueur de 3 kilomètres, traverse la montagne sur une largeur de 1,070 mètres en faisant un angle d'inclinaison de 77° vers l'Est, s'élève à 250 mètres au-dessus du niveau du lac et plonge à 200 mètres au-dessous.

Cette masse représente 793 millions de tonnes de minerai en gros blocs « sans solution de continuité ». Les mines de Gellivare au contraire sont espacées sur une étendue de 7 kilomètres, ce qui constitue une des causes de leur infériorité. C'est la plus énorme agglomération de métal qu'on connaisse dans le monde entier. Le minerai est exporté vers Narvik où, tous les jours, six trains composés de 28 wagons de 35 tonnes chacun, le transporte sur ce port.

On s'est demandé longtemps pourquoi la Suède ne possédait que deux hauts-fourneaux fondant, à Luleä, environ 80,000 tonnes par an. C'est pour

des raisons d'économie que la Suède ne fabrique pas son fer. D'abord, l'extraction du minerai est trop considérable pour qu'il soit possible de le fondre sur place. Ensuite, la houille ne se trouve qu'en infime quantité au Sud de la Suède, en Scanie; enfin, l'importation de la houille étrangère entraînerait à des frais considérables. Le transport du minerai brut de Kiruna à Narvik ne coûte que kr. 4 la tonne : le prix d'achat et d'importation de la houille viendrait inutilement s'ajouter à ces frais.

Néanmoins, la question de la fabrication du fer a été envisagée. Elle ne se ferait pas sur place, mais la Suède installerait à Gothembourg des hauts-fourneaux alimentés par la houille d'Angleterre et elle nationaliserait ainsi son industrie. Si, comme l'affirment les ingénieurs, la Suède donne suite à son projet, le port de Gothembourg, déjà si prospère, deviendra un des plus riches de l'Europe.

Regardons maintenant cette montagne de fer de Kiruna.

En voici une première vue. Trois fois par jour, à de certaines heures, le travail semble cesser tout à coup ; on ne voit même plus les ouvriers ; on hisse un drapeau rouge et immédiatement une série de détonations se font entendre ; la montagne tremble comme aussi les maisons et les vitres de Kiruna. Ce sont les coups de dynamite, seul engin capable de briser le minerai. L'opération terminée, le drapeau rouge est baissé de nouveau, les ouvriers sortent de leurs « drifts » et le travail reprend. Quel travail ! On charge le minerai dans ces wagonnets, mais il faut soulever des blocs de 30 à 40 kilos et souvent, les ouvriers se mettent à plusieurs; ce travail est extrêmement pénible, et les ouvriers ne peuvent l'accomplir plus de 4 ans de suite. Après ce temps, la Compagnie les occupe à des travaux plus doux.

Voici l'aspect d'une montagne éventrée par la dynamite.

Ce mineur est remarquable, comme le mécanicien de la locomotive, par sa propreté.

Non seulement les gisements du minerai de Laponie, et notamment ceux de Kiruna, sont les plus vastes du monde, mais c'est aussi le minerai le plus riche en métal pur.

Le tableau comparatif suivant le prouve surabondamment :

La proportion en	Angleterre	est de	.....	35 %
—	France	—	.....	36 %
—	Allemagne	—	.....	37 %
—	Suède, Gellivare	—	.....	64 %
—	— Kiruna	—	.....	70 % [1].

(1) Voir Appendice B.

Du haut de la montagne de Kiruna, la vue s'étend sur une grande plaine. Au loin, une ligne toute blanche se dessine : c'est le lac minuscule sur les rives duquel s'élève le village de Jukkajärvi qui, il y a 200 ans, n'était habité que par des Lapons.

Ce village doit nous être cher, car c'est là qu'au mois d'août 1681, le poète français Regnard, croyant avoir atteint la limite du monde, écrivit dans la sacristie de cette chapelle quatre vers latins dont le dernier est resté célèbre par sa fanfaronne allure :

Hic tandem stetimus, nobis ubi deficit orbis !

« Il fallut nous arrêter car le monde nous manquait » !

Regnard ne connaissait pas le chemin de fer translapon. Quant à nous, plus favorisés, nous irons beaucoup plus loin, sans cependant atteindre encore les limites du monde !

Comme nous pourrions, dans ces régions polaires, recevoir même en été, la visite de tempêtes de neiges, nous avons, tout prêts, sur les voies de garage, des chasse-neige pour débloquer la voie et permettre à nos trains de passer.

A mesure que nous avançons, la terre végétale disparaît. On ne rencontre plus que des rochers et des montagnes abruptes. Les arbres n'existent plus. Il y a bien encore, çà et là, quelques bouleaux, mais ces bouleaux, déjetés et rabougris, se courbent et s'entremêlent au-dessus du sol jusqu'au moment où manquant d'appui, ils s'affaissent, se tordent et tombent au début même de leur croissance.

Si la nature cesse d'être souriante, elle devient par contre de plus en plus grandiose.

Nous sommes à présent sur les bords du lac de Torne, qui s'impose à l'admiration du voyageur par la sauvagerie silencieuse de ses rives, par le magnifique décor de ses montagnes enveloppées de nuages tourbillonnants où le soleil fait le soir des trouées splendides, illuminant de ses feux les glaciers et le ruban d'argent des cascades.

Il faut s'arrêter ici, parce qu'au sein du désert lapon, le Tourist-Club suédois a édifié le somptueux hôtel d'Abisko.

Nous allons partir de cet hôtel pour rendre visite aux Lapons.

C'est là, en effet, dans la montagne, non loin des glaciers, que se sont réfugiés les Lapons.

Dès mon arrivée à Abisko, j'aperçus un être étrange. Il portait un ample bonnet de laine bleue, ne laissant voir au-dessous qu'une barbe rousse en broussailles. Une large tunique, également bleue, fermée et juponnante, toute bizarrée d'ornements jaunes, tombait sur ses jambes grêles qu'enserraient des bandelettes de cuir. Les pieds étaient emprisonnés dans de vastes pantoufles velues et redressées en pointe aux extrémités. En m'approchant, je distinguai une figure livide, jaune, ridée, une bouche fantastiquement ouverte jusqu'aux oreilles qui s'écartaient, des yeux obliques, sans expression, mais empreints d'une grande douceur.

Cet affreux petit bonhomme était un Lapon. Il venait vendre aux voyageurs les produits de sa fabrication : souliers en peau de renne, couteaux en os de renne, cuillers en corne de renne, etc.

Puis, il retourna dans sa montagne où je le suivis.

Voici le portrait de la personne qui me conduisit : la charmante Mag'reta.

Les Lapons sont venus à une époque préhistorique de la Mongolie. Ils sont de race mongole. Ils ont traversé l'Asie, l'Europe septentrionale et se sont établis au Nord de la Suède. Ils ont toujours vécu en dehors de la civilisation qui les a d'ailleurs refoulés de plus en plus.

Les Lapons sont essentiellement nomades. Le renne est leur providence : sa peau les habille, sa chair et son lait les nourrit. Mais le renne ne supporte pas l'humidité ; il ne peut vivre que dans les régions froides et neigeuses. C'est pourquoi les Lapons ne se rencontrent guère dans la Laponie méridionale, très humide.

D'autre part, le lichen dont se nourrit le renne ne repousse que très lentement. Le renne est donc obligé d'émigrer sans cesse vers de nouveaux pâturages, entraînant ses maîtres avec lui. Ceci explique pourquoi les Lapons, après avoir passé l'hiver en Suède se trouvent dans la nécessité de suivre leurs troupeaux en Norvège pendant l'été. C'est ici la bête qui conduit l'homme et non l'homme qui conduit sa bête.

Les Norvégiens ont toujours protesté contre cette invasion périodique des rennes et des Lapons.

Toutefois le droit de transhumance a été reconnu aux Lapons en 1751, lors du traité qui déterminait la frontière entre la Suède et la Norvège et l'accord intervenu entre les deux pays au sujet des Lapons demeurait valable jusqu'en 1907.

A la dernière Convention de Carlstad (26 octobre 1905), la Suède

considéra qu'il était sage de ne pas attendre l'expiration des engagements pour garantir d'une manière définitive et durable les droits des Lapons. La loi sur les Lapons nomades fut prorogée pour une période de dix années encore, soit jusqu'à la fin de l'année 1917. La Suède et la Norvège se sont honorées en assurant ainsi l'existence des Lapons, les plus anciens habitants du territoire scandinave.

Les Lapons sont des gens extrêmement honnêtes, n'ayant jamais connu ni le crime, ni le vol, coupables seulement de trop aimer la bouteille. Mais on peut pardonner cela à d'aussi aimables sauvages.

Ils habitent en hiver dans des huttes de pierre, et en été, sous des tentes en peau de renne, tendues sur des perches de bouleaux.

Quand on veut leur rendre visite, il est bon de connaître quelques mots de leur langue; il faut savoir au moins être poli et dire bonjour. En entrant vous dites « burrist » qui veut dire « bonjour » et l'on vous répond : « ibmel addi ! » qui signifie : « que Dieu vous donne la paix ». C'est une manière de parler, car la paix n'existe pas parmi ce peuple et il suffit qu'un étranger arrive pour que le vacarme commence immédiatement.

Voici un type de ces chiens lapons qui sont très jolis; la fourrure est abondante, le museau rappelle par sa finesse celui du renard, la queue est très fourrée.

Les rennes ne sont pas toujours dans des enclos comme ici, ils paissent aussi en liberté et sont marqués au nom de leur propriétaire.

Les Lapons chassent le renne au lazzo ; ils le visent aux cornes avec une adresse extraordinaire ; le renne, arrêté dans sa course, tombe sur ses genoux ; alors une lutte s'engage entre le Lapon et le renne et, comme toujours, c'est l'homme qui triomphe de la bête.

Lorsque le chemin de fer translapon traversa ces pays pour la première fois, en 1903, les rennes s'enfuirent effarés devant les premières locomotives. On ne peut pas dire qu'ils s'y soient accoutumés depuis, car ils éprouvèrent une telle frayeur qu'ils ne sont jamais revenus.

*
* *

Voici les Alpes Scandinaves, c'est-à-dire la frontière qui sépare la Suède de la Norvège. Nous entrons ainsi à Riksgränsen, à 520 mètres d'altitude. Il ne nous reste plus que 41 kilomètres à parcourir pour arriver au terme de notre voyage, mais ce sont peut-être les plus intéressants au point de vue pittoresque, car ils se déroulent en lacet autour de hautes montagnes et parfois même au niveau des glaciers.

Tout à coup nous voyons les eaux bleues de l' « Ofoten fjord », que nous allons longer maintenant jusqu'à l'Océan Atlantique.

A mesure que nous descendons les pentes occidentales des Alpes Scandinaves, la végétation reparait, grâce à l'influence bienfaisante du Gulf Stream. Certes la végétation n'est pas aussi riche que dans la Suède centrale, mais elle est incomparablement plus abondante que dans la Laponie septentrionale, favorable seulement à la petite flore.

C'est là, tout à l'extrémité de ce fjord, que les Norvégiens avaient élevé le village provisoire de « Hundalen », où les matériaux nécessaires de la construction de la voie étaient amenés sur des navires et transportés ensuite sur la montagne. Hundalen devait être primitivement le terminus de la ligne, mais après trois incendies successifs, on décida de prolonger la voie ferrée jusqu'à l'Océan, c'est-à-dire jusqu'à Narvik.

« Narvik », l'ancien Victoriahavn, est une ville neuve appelée au plus brillant avenir. C'est la ville la plus septentrionale desservie par un chemin de fer. Elle s'étend en longueur au pied d'une montagne boisée. Elle possède plusieurs hôtels ; le « Grand Hôtel », situé près de la gare, sur la rue principale, est avec raison le plus apprécié des touristes. Les rues transversales, caillouteuses et crevassées, grimpent sur la montagne. Les maisons sont pour la plupart édifiées sur pilotis et quelques-unes semblent perchées plutôt que posées sur le sol. Il y a néanmoins d'élégantes villas attestant que Narvik pourra devenir un agréable séjour d'été.

Mais Narvik est surtout une ville commerciale. Son port, aujourd'hui presque achevé, se déploie sur une longueur de plus de 3 kilomètres. Profondément abrité, ne gelant pas en hiver, il est fréquenté pendant toute l'année par des bateaux de toutes les nations qui viennent embarquer les minerais de Kiruna.

Six fois par jour, les trains de Kiruna arrivent à Narvik. Tous les wagons sont fabriqués par les usines suédoises. Ce sont des wagons à trois axes, transportant chacun 35 tonnes de minerai, qui sont vidées dans cette trémie par deux trappes au fond du wagon, entre les rails.

Les locomotives, les plus grandes et les plus lourdes du pays sont à deux cylindres compound, système Melin ; elles pèsent 115 tonnes et peuvent transporter 750 tonnes de minerai avec chaque train.

L'exportation annuelle de 1 million 400,000 tonnes doit atteindre dans quelques années 3 millions de tonnes.

La continuité du trafic, ainsi que l'abondance et la qualité du minerai

expliquent la prospérité de la Compagnie, connue sous le nom de « Gellivara-Kiruna-Grängesberg ». Son capital est de 40 millions de couronnes. Ses actions valent kr. 1,000 et rapportent 12 %. Elle a réalisé en 1906 un bénéfice net de 4 millions de couronnes [1].

*
* *

Il existe dans le monde, principalement en Amérique, des chemins de fer de montagne aussi hardis que le chemin de fer translapon. Par exemple la ligne de la Guayra à Caracas, au Vénézuéla, que j'ai parcourue plusieurs fois, peut se comparer à celle de Kiruna à Narvik. Mais, nulle part les difficultés n'ont été aussi grandes. On était là en plein pays polaire, sans ressources, sans habitants, sauf les nomades qui fuyaient devant la civilisation montante. En été même, la terre était tellement gelée, qu'il fallait employer la dynamite. Les matériaux de construction et les subsistances devaient être transportés de très loin par des funiculaires improvisés ou des chemins fort difficiles et spécialement aménagés pour ce but.

Pendant l'été, qui dure trois mois, de juin à septembre, on travailla sans cesse, grâce à l'absence de nuit.

Sur la ligne de Gellivare à Riksgränsen, on jeta 43 ponts et l'on perça le tunnel de la Nuolja, qui mesure 875 mètres.

De Riksgränsen à Narvik, on dut percer 21 tunnels avec des fleurets de perforatrices pneumatiques, actionnés par des stations de force motrice bâties près des chutes d'eau. Il fallut ouvrir à la dynamite des gorges artificielles, construire des ponts très élevés au-dessus des gouffres et des torrents, prolonger les tunnels par des « paraneiges » en bois, lutter enfin avec les sinuosités et les déclivités du terrain. On parvint à donner à la ligne qui descend d'une hauteur de 520 mètres sur un parcours de 41 kilomètres, de Riksgränsen à Narvik, une pente maxima de 1 mètre pour 100 mètres seulement.

Les travaux furent si rapidement menés qu'on appliqua 1 kilom. 5 par jour de rails et que la ligne de Gellivare à Narvik (269 kilomètres), commencée en 1898, fut achevée en 1902. Le 15 novembre 1902, le chemin de fer était prêt et l'été suivant il fut ouvert en présence du roi, avec de grandes cérémonies.

Sa construction avait demandé quatre ans, occupé 5,000 ouvriers et coûté 1,480,000 couronnes.

(1) Voir Appendice C.

Le chemin de fer translapon est un chemin de fer exclusivement économique. Pour cette raison, sa portée sociale est considérable.

Les 290,000 kilomètres de la Suède du Nord ne sont occupés que par 1 million d'habitants, tandis que les 160,000 kilomètres de la Suède du Sud en comprennent 4 millions. Il sera désormais possible au surplus de la population de se diriger vers le Nord et de s'y livrer à un travail rémunérateur. Déjà la Laponie a cessé d'être un désert; ses villes sont approvisionnées par le chemin de fer et l'on commence à tirer parti de la terre.

Jusqu'à ces dernières années, l'excédent de la population ouvrière a dû s'expatrier pour gagner sa vie, la Suède ne possédant pas de colonies. De 1851 à 1895, les Etats-Unis ont reçu 768,000 émigrants, les pays européens 148,000. Les émigrés en Europe sont revenus pour la plupart en Suède, mais 6 % seulement des émigrés en Amérique sont rentrés au pays. Cette grande émigration a naturellement exercé une action paralysante sur le développement économique et intellectuel de la Suède. Elle a sensiblement diminué depuis la création du chemin de fer translapon. La Laponie, avec les immenses richesses de son sous-sol, offre un débouché naturel à l'activité nationale : à quelques-uns, elle donnera la fortune, à tous, elle assurera le bien-être, — à coup sûr, ce ne sera pas une terre d'exil (1).

Le Chemin de fer Translapon, qui n'est encore qu'un chemin de fer d'intérêt local, destiné surtout au transport du minerai, est appelé à devenir prochainement un chemin de fer international.

Vous vous souvenez qu'au commencement de cette causerie, j'ai parlé d'un tronçon qui va de Boden à Morjärv. Les travaux sont déjà commencés pour relier Morjärv, terminus actuel au Nord-Est, avec la ville finlandaise de Torneä, terminus au chemin de fer de Finlande. Lorsque cette nouvelle ligne de 250 kilomètres environ sera terminée, le port de Narvik sera en communication directe avec Vladivostok, la Chine et le Japon, l'Océan Atlantique avec l'Océan Pacifique. En même temps, Narvik se trouvera relié par Saint-Pétersbourg avec Samarkand et, plus tard, par Constantinople avec Bagdad et le golfe Persique (2).

Donc le chemin de fer translapon est appelé à jouer un rôle considérable et alors quel sera l'avenir de ce chemin de fer ? Quelle surprise nous réserve-t-il ? nous n'en savons rien et je ne tire pas de conclusion, mais il

(1) Voir Appendice D.
(2) Voir Carte C.

faut cependant considérer que toutes les fois qu'un chemin de fer international a été créé, une guerre a éclaté...

Le chemin de fer translapon est encore fort peu connu en France. Mais on peut prévoir une époque très rapprochée où les touristes, avides de spectacles nouveaux, se dirigeront vers l'Extrême-Nord, par cette voie qui met Paris à 4 jours de Narvik, à 6 jours du Cap Nord, et à 10 jours du Spitzberg et de la Banquise.

Le tableau suivant vous donne les prix extrêmement bas, au départ de Paris pour ces destinations.

Paris - Stockholm - Paris - Narvick (IIe classe, 45 jours).	225 fr. 80	
Stockholm - Narvick - Stockholm au cap Nord (IIe classe)	120	»
Narvick - Spitzberg - Narvick (Ire classe), table comprise.	420	»
Total.....	765 fr. 80	

Les touristes forment l'avant-garde de la civilisation. Ils entraînent à leur suite les savants, les commerçants et les industriels, les hommes de réflexion et les hommes d'action. Leur curiosité intelligente et féconde permet aux peuples de se connaître, de s'apprécier et de se rendre des services mutuels.

Jusqu'à la création du chemin de fer translapon, la Scandinavie nous était presque inconnue. Les croisières au cap Nord ne laissaient apercevoir que les côtes de Norvège ; en Suède, on ne dépassait guère que Stockholm et Upsal. Encouragée par le succès du chemin de fer translapon, la Norvège achève en ce moment la ligne reliant Bergen à Christiania à travers le magnifique Telemarken, qui fournira aux touristes l'occasion de pénétrer plus facilement et plus fréquemment en Norvège.

Quant à la Suède, dont les beautés naturelles sont intérieures et cachées, il est inutile de dire combien les Français se réjouiront de la parcourir dans toute son étendue, et de resserrer ainsi les liens d'estime et de sympathie qui nous unissent depuis des siècles avec un peuple industrieux, actif, intelligent, extrêmement affable, qui nous a toujours honorés de l'amitié la plus vive et la plus sincère.

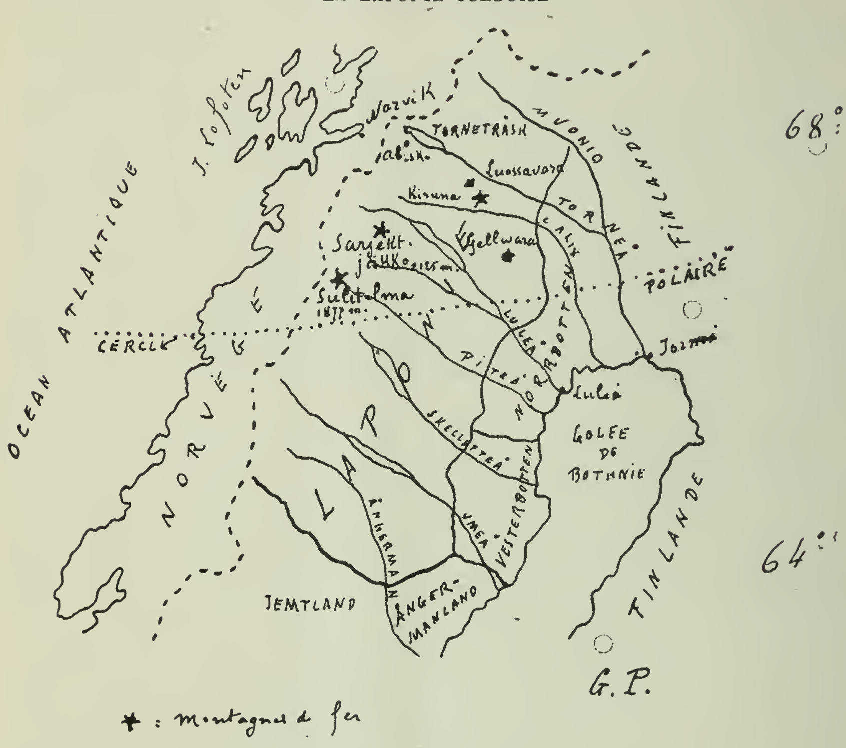
APPENDICES

Appendice A.

MINES DE GELLIVARE

Etendue.	7 kilomètres.
Distribution..............	filons perpendiculaires espacés.
Pourcentage.........	55-64 % de métal pur.
Exportation à Luleã.......	900.000 tonnes par an.
2 hauts-fourneaux (Luleà).	80.000 — —

LA LAPONIE SUÉDOISE



Appendice B.

MONTAGNE DE FER DU KIRUNA

Longueur..	3 km.
Largeur...:................	1.070 m.
Hauteur au-dessus du lac Luossajarvi...............	250 m.
— au-dessous du lac..........................	200 m.
Total..........	450 m.

Angle d'inclinaison.................. 77° vers l'Est.
Richesse en fer..................... 70-73 % de métal pur.
Capacité : 793 millions de tonnes de minerai en gros bloc, sans solution de continuité.

Exportation quotidienne vers Narvik :

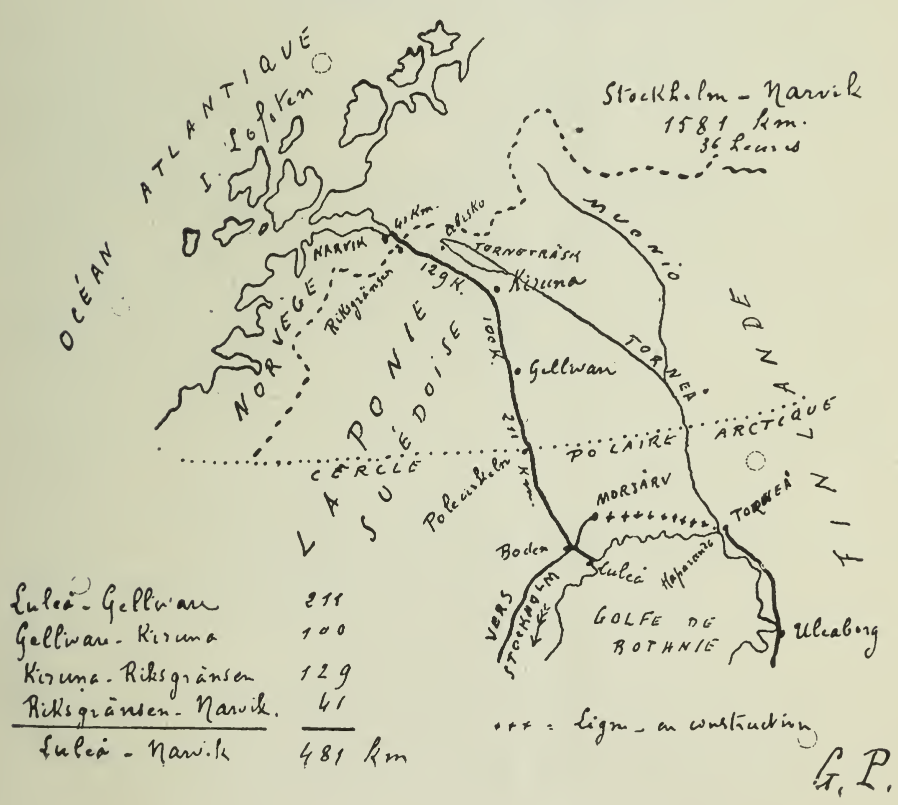
6 trains de 28 wagons de 35 tonnes chacun.

Prix du transport de la tonne : kr. 4.

Exportation annuelle : 1.400.000 tonnes.

Exportation dans 10 ans (probable) : 3 millions de tonnes.

LE CHEMIN DE FER TRANSLAPON



Appendice C.

EXPLOITATION DES MINES DE KIRUNA

PAR LA COMPAGNIE GELLIVARA-KIRUNA-GRANGESBERG

Capital..........................	40 millions de couronnes.
Actions..........................	kr. 1.000.
Intérêts.........................	12 °/o.
Bénéfice net en 1906............	4 millions de couronnes.

1 couronne (kr. 1) = 1 fr. 40.

LE CHEMIN DE FER TRANSLAPON (communications internationales)



Appendice D.

ÉMIGRATION

Suède du Nord......................	290.000 kmq.
	1.000.000 habitants.
Suède du Sud.......................	160.000 kmq.
	4.000.000 habitants.

Au total : 450.000 kmq. et 5.000.000 d'habitants.

ÉMIGRATION 1885-1895

(Approximativement jusqu'à la création du chemin de fer translapon).

Pays européens.... 148.000 émigrés (la plupart rentrés au pays).
Etats-Unis..... 768.000 émigrés (6 °/o seulement rentrés au pays).

Remerciements au Conférencier,

MONSIEUR,

Vous nous disiez avec raison que le chemin de fer translapon était encore peu connu. Vous avez tenu à nous faire apprécier l'importance de cette voie ferrée qui met en valeur des richesses naturelles jusqu'alors peu exploitées, faute de moyens de transports.

Les importations du bois du Nord par le port de Rouen nous permettaient d'apprécier l'importance du domaine forestier de la Scandinavie, mais ce qui est nouveau pour nous, c'est d'apprendre qu'elle est la richesse des mines de fer suédoises, notamment au point de vue de la composition spécifique des minerais.

La vulgarisation que vous poursuivez doit avoir des résultats utiles au point de vue industriel ; elle est aussi de nature à donner une direction nouvelle aux touristes, car comme vous l'indiquez si bien, le chemin de fer translapon permet de visiter le pays, au lieu d'en apercevoir seulement les côtes, et d'admirer en même temps l'essor industriel pris par une région il y a quelques années encore d'aspect désertique.

Nous vous devons un double remerciement, car vous ne vous êtes pas borné à un brillant exposé, vous nous avez raconté et avec vos projections, les paysages, les villes nées d'hier, et tous les détails se rattachant à votre sujet.

Votre auditoire vous a d'ailleurs marqué par ses applaudissements à quel point vous l'avez intéressé. Nous garderons le souvenir de vos remarquables et instructives communications.

